0. IDENTIFICATION, PAGES EN VIGUEUR, HISTORIQUE DES MODIFICATIONS, APPROBATION, SOMMAIRE, GESTION DU DOCUMENT

PROGRAMME D'ENTRETIEN APPLICABLE AUX AERONEFS SUIVANTS

CONSTRUCTEUR / TYPE / MODELE	IMMATRICULATION	NUMERO DE SERIE
GROB G 102 /ASTIR CS	F-CEXK	1535

TITULAIRE

LES PLANEURS DE PUIVERT
EN QUERCORB
11230 PUIVERT

LISTE DES PAGES EN VIGUEUR ET APPROBATION

Page	Edition	Date	Page	Edition	Date	Page	Edition	Date
0-1	01	21/12//2013	III-1	01	21/12//2013	VI-6	01	21/12//2013
0-2	01	21/12//2013	IV-1	01	21/12//2013	VI-7	01	21/12//2013
0-3	01	21/12//2013	V-1	01	21/12//2013	VI-8	01	21/12//2013
0-4	01	21/12//2013	V-2	01	21/12//2013	VI-9	01	21/12//2013
I-1	01	21/12//2013	V-3	01	21/12//2013	VI-10	01	21/12//2013
I-2	01	21/12//2013	VI-1	01	21/12//2013	VI-11	01	21/12//2013
I-3	01	21/12//2013	VI-2	01	21/12//2013	VI-12	01	21/12//2013
I-4	01	21/12//2013	VI-3	01	21/12//2013	VI-13	01	21/12//2013
II-1	01	21/12//2013	VI-4	01	21/12//2013			
II-2	01	21/12//2013	VI-5	01	21/12//2013			

Ce programme d'entretien est approuvé par l'autorité compétente, comme permettant de répondre, pour les utilisateurs aux recommandations du constructeur ainsi qu'aux exigences de la réglementation (CE) 2042/2003 et ultérieures, notamment de la partie M de ce règlement.

Références de la lettre d'acceptation

(N° de référence / date / nom du signataire):

……

HISTORIQUE DES MODIFICATIONS ET REVUES

La revue du document est faite à intervalles d'un an. Les revues ainsi effectuées sont enregistrées manuellement dans le tableau ci-après même si elles ne donnent pas lieu à une nouvelle édition (révision du contenu) du programme d'entretien.

Edition	Objet	Nom / Visa	Date
01	Création et mise en conformité Part M	VUILLEN Jean-Claude	**21/12/2013**

SOMMAIRE

Section 0 Identification, pages en vigueur, historique des modifications et des revues, approbation, sommaire, gestion du document	P. 0-1 à P.0-4
Section I Engagement du responsable, définitions, origine des données	P. I-1 à P.I-4
Section II Périodicité des opérations d'entretien et des pesées, reports	P. II-1 à P.II-2
Section III Entretien des éléments d'aéronefs	P. III-1
Section IV Opérations d'entretien particulières	P. IV-1
Section V Vols de contrôle	P. V-1 à P.V-3
Section VI Opérations d'entretien programmées	P. VI-1 à P.VI-13

GESTION DOCUMENTAIRE

L'identification de ce programme d'entretien est contenue dans le cartouche de haut de page : titre du document, numéro d'édition (01,02, etc...), date, numéro et titre de la section (0 à 6), pagination.

Tout nouvel amendement donne lieu à une nouvelle édition du document numérotée 01,02,etc..

Les changements de contenu entre une édition et la suivante sont repérés par un trait vertical en marge.

La liste des pages en vigueur ainsi que les références de l'approbation sont fournies en page 0-2.

La liste des pages en vigueur porte les références d'approbation par l'autorité.

L'historique des revues annuelles et/ou modifications du programme est fournie en page 0-3.

1. ENGAGEMENT DU RESPONSABLE PRESIDENT D'ASSOCIATION

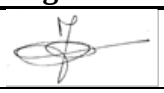
Le Président de l'association dont le nom / prénom / signature sont enregistrés sur le tableau ci-après déclare que le présent programme d'entretien prend en compte :

1. L'ensemble des recommandations d'entretien du constructeur de l'aéronef contenues dans le Manuel de Maintenance et ses mises à jour correspondant selon le cas au type / modèle: **G 102 ASTIR CS /Maintenance Manual Ed Aug 1975 et ultérieures.**
2. L'ensemble des recommandations d'entretien des fabricants des équipements montés sur les aéronefs concernés;
3. Les exigences de la règlementation (CE) 2042/2003 et notamment de la partie M.

Le Président s'engage à faire entretenir l'aéronef **G 102 ASTIR CS** immatriculé ci-après conformément au présent programme d'entretien, aux instructions établies par l'autorité, à l'expérience acquise en maintenance, aux instructions de maintien de la navigabilité délivrées par le détenteur du certificat de type ainsi que par les fabricants des équipements montés sur ces aéronefs.

IMMATRICULATION	NUMERO DE SERIE
F-CEXK	1535

Le Président s'engage par ailleurs à faire effectuer au moins annuellement une revue du présent programme d'entretien et à lui faire apporter toute évolution requise en fonction des instructions nouvelles du constructeur et/ou des fabricants d'équipements ainsi que des instructions de l'autorité.

Nom / prénom du Président	Signature	Date
VUILLEN Jean-Claude		21/12/2013

PRESENTATION DU TYPE

Le **G 102 ASTIR CS** est un **planeur monoplace de technologie composite**.

Le **G 102 ASTIR CS** possède la fiche de navigabilité **TCDS EASA A.250 Ed 04 du 21/12/2011**.

DEFINITION DE L'ENTRETIEN

L'entretien de l'aéronef comprend l'application d'un programme d'entretien approuvé par l'autorité, la correction des défectuosités, l'exécution de modifications ou de réparations et l'application des consignes de navigabilité par des personnels compétents.

Il doit être suffisant pour assurer l'aptitude au vol, et le bon fonctionnement des équipements et instruments installés et dont la présence à bord est exigée par la réglementation en vigueur pour assurer l'accomplissement du type de vol envisagé.

Il doit également permettre de s'assurer du bon fonctionnement des moyens de communication, de navigation et de surveillance installés ainsi que du bon état de l'aéronef au regard des règles relatives à la limitation des nuisances.

Nota: les vérifications normalement effectuées avant vol par le pilote (visite pré-vol) ne sont pas considérées comme des opérations d'entretien.

ABREVIATIONS ET ICONES

VA : Visite annuelle

ID : Grande visite / inspection de durée de vie

VFE : Visite de Fin de travaux d'Entretien. A l'issue de tout entretien, une vérification générale doit être effectuée pour s'assurer qu'il ne reste pas d'outils, d'équipements ou autres pièces ou matériels étrangers à l'aéronef ou à l'élément d'aéronef et que tous les panneaux d'accès déposés ont été réinstallés. Cette tâche est notamment à prévoir systématiquement à la fin de chaque opération d'entretien programmé de la section VI.

: Tâche critique. Elle requiert une double inspection indépendante se traduisant par la double signature de la carte de travail. Ce type de tâche concerne les interventions sur un système de commande susceptible de modifier la trajectoire, l'attitude ou la force de propulsion de l'aéronef. Voir Fiche G-NAV n° 006 (AMC M.A. 402 (a)).

: Tâche non autorisée au pilote-propriétaire. Le pilote propriétaire tel que défini au M.A. 803, ne peut libérer que des tâches qui satisfont aux termes de l'Appendice VIII (b) et à l'AMC y afférant.

PILOTES-PROPRIETAIRES AUTORISES

La liste des pilotes-propriétaires compétents autorisés à effectuer et à libérer les tâches de l'appendice VIII de la partie M est gérée indépendamment du présent programme d'entretien. Elle est établie et révisée régulièrement sous la responsabilité du titulaire du présent programme.

Les tâches non autorisées aux personnes ainsi désignées sont repérées dans le présent programme d'entretien au moyen de l'icône présentée ci-dessus. Il en découle que les tâches listées dans le présent programme d'entretien non ainsi repérées ainsi que toute autre tâche qui ne serait pas listée dans le présent programme mais qui répondrait aux critères de l'Appendice VIII de la partie M peuvent être effectuées par les personnes désignées.

TERMINOLOGIE

1. Inspection de routine :

Consiste en un examen global visuel ou en un essai de fonctionnement. Elle permet de s'assurer de l'état d'un sous-ensemble d'aéronef tant qu'un désassemblage n'est pas nécessaire.

2. Inspection détaillée :

Consiste en un examen complet d'un sous-ensemble d'aéronef avec tous les désassemblages nécessaires, pour remplir les exigences de l'article 7.5 de l'arrêté du 24/07/1991 de façon à déceler les défectuosités et prévoir celles qui auraient des conséquences catastrophiques.

3. Examen visuel :

C'est une des composantes de l'inspection de routine définie ci-dessus. L'action a pour but de s'assurer avec attention du bon état d'un organe, visuellement, « in situ ».

Exemple: recherche de criques ou corrosions.

4. Examen détaillé :

C'est une des composantes de l'inspection détaillée telle que définie ci-dessus, il consiste en un examen approfondi d'un organe soit visuellement après démontage ou encore en s'aidant d'une loupe ou en utilisant d'autres moyens d'investigation (ressuage, magnétoscopie, courant de Foucault, etc..

5. Vérification :

C'est une des composantes aussi bien de l'inspection de routine que de l'inspection détaillée. C'est une opération par laquelle on s'assure d'une conformité ou d'un état d'après mesure ou à l'aide d'un instrument de contrôle.

Exemple: vérification de la tension des câbles de commandes de vol.

6. Essais, tests :

C'est aussi une des composantes de l'inspection de routine et de l'inspection détaillée suivant le cas. Ils ont pour but de s'assurer du bon fonctionnement d'un organe ou équipement avec, éventuellement, une vérification des performances avec ou sans instruments de contrôle.

Exemple: essai au banc de l'altimètre.

DECOMPTE DES HEURES DE VOL

IMMATRICULATION	HDV ANNUELLES
F-CEXK	**100**

Les heures de vol sont décomptées "cale à cale". Elles sont applicables aux potentiels et périodicités. Le nombre d'atterrissages est également comptabilisé en exploitation pour les potentiels exprimés en nombre de cycles.

2. PERIODICITE DES OPERATIONS D'ENTRETIEN ET DES PESEES

PERIODICITE DES VISITES

Inspection annuelle (VA):

Cette visite est due à l'échéance calendaire de **12 mois (un an)**. Elle doit être effectuée avec une **tolérance maximale de 1 mois** après échéance atteinte. Le programme de cette inspection est détaillé à la section 6 de ce document.

Inspections détaillées pour extension de la durée de vie (ID):

Inspections à 3000, 6000, 7000, 8000, 9000, 10000, 11000 heures :

Cette inspection est due à chacune des échéances ci-dessus **(sans tolérance**). Le programme de cette inspection consiste à appliquer le **TM GROB 306/30-2 (sections 2, 3, 4, 5 et 6)**.

Inspections à 9500, 10500 et 11500 heures :

Cette inspection est due à chacune des échéances ci-dessus **(sans tolérance**). Le programme de cette inspection doit se conformer au **TM GROB 306/30-2 (section 7)**.

Pesées :

Une nouvelle pesée physique du planeur avec détermination du centrage doit être effectuée une fois **tout les 5 ans** ou dès lors qu'une modification ou une réparation importante a été effectuée ou que le revêtement de l'appareil a été refait de manière complète.

La méthode de pesée du **G 102 ASTIR CS** est décrite dans le manuel de vol et d'entretien constructeur **(p 18).**

Un inventaire des équipements présents à bord doit être annexé à la fiche de pesée.

Une pesée physique n'est pas nécessaire dans la mesure où la modification peut se calculer.

Seule la pesée physique de l'aéronef ne doit pas être effectuée par le pilote-propriétaire

REPORT DE TRAVAUX D'ENTRETIEN

Les fascicules P 42-20 et P 42-21 ne s'appliquent plus aux aéronefs sous statut EASA.

En conséquence, les reports de potentiel des équipements règlementaires obligatoires ne sont pas possibles. Cependant, les reports des visites de maintenance au-delà des échéances règlementaires (pour regroupement des travaux) restent possibles si aucune exigence (constructeur, fabricant ou AD) ne s'y oppose.

Dans de tels cas, le Responsable Technique devra solliciter une autorisation de déviation auprès de l'OSAC selon les règles du fascicule P 04-00 en vigueur disponible sur le site de l'OSAC.

3. ENTRETIEN DES ELEMENTS D'AERONEF

ELEMENTS A POTENTIEL OU A VIE LIMITEE

EQUIPEMENT / TYPE	OPERATION		POTENTIEL OU LIMITE DE VIE	DONNEES D'ENTRETIEN
Cellule	Retrait		12 000 heures	TM 306-30/2 (CN 1993-040 du 13/3/1993)
Harnais **Autoflug**	Remplacement		12 ans	Fiche technique constructeur
Crochet de remorquage **TOST / G72**	Révision		**2000** cycles (remorqués/treuillés)	Opérating Manual Tost de mars 1989
Crochet de treuillage **TOST / G88**	Révision		**2000** cycles (remorqués/treuillés)	Opérating Manual Tost de février 1989
Câbles de palonnier	Remplacement		Selon état	Manuel d'entretien aéronef
Rotules L'Hotellier	Mesure sphéricité Remplacement		1 an/500 h 10 an/3000 h	Manuel de maintenance (p. 6) Doc L'Hotellier 10-01 rev E
Anémomètre **Winter/ 6FMS4**	Essai au banc		Selon état	Notice de maintenance Winter
Radio VHF Becker AR 4201	Essai radio		Selon état	P 41-15

INSTALLATION RADIO ELECTRIQUE DE BORD

En plus de la procédure décrite au(x) manuel(s) d'entretien et dans le cas où l'aéronef est pourvu d'un transpondeur, l'inspection de l'installation radio-électrique de bord devra se référer au fascicule DSAC/NO P- 41-15 Ed 2 Rev 0 - 04/2011 disponible sur le site OSAC.

4. OPERATIONS D'ENTRETIEN PARTICULIERES

L'aéronef ayant subi un des événements cités ci-après (dépassement des limitations) sera inapte au vol et une procédure d'inspection pour la remise en service devra être effectuée avant tout nouveau vol.

En cas d'atterrissage dur :

- Vérifier le train d'atterrissage derrière le siège arrière
- Vérifier les points de fixation du train dans le puits de roue
- Vérifier le longeron et la nervure d'emplanture à la recherche de zones délaminées blanches dans la structure fibre de verre.
- Vérifier les bagues de fixation et les pions d'ailes à la nervure d'emplanture.
- Vérifier les supports de toutes les gouvernes

En cas de cheval de bois.

- Vérifier le montage du train,
- Vérifier les bielles de la commande de direction ainsi que les renvois derrière le puits de roue.
- Vérifier l'absence de crique, délaminage ou d'écaillage du gel-coat particulièrement à l'intrados du fuselage et/ou au pied de dérive, aux points d'attaches des ailes, du plan fixe et du train.
- Vérifier de plus le collage et l'état des cadres et renforts de fuselage.
- Vérifier le longeron et la nervure d'emplanture à la recherche de zones délaminées blanches dans la structure fibre de verre.
- Vérifier les supports de l'empennage.

Une APRS doit obligatoirement être prononcée suite à ces inspections.

5. VOLS DE CONTROLE

CAS D'EXIGIBILITE

Vol de contrôle complet

Un vol de contrôle complet comprend la vérification générale des performances de l'aéronef indiquées au manuel de vol, le fonctionnement correct des différents systèmes, et l'exécution des procédures non appliquées habituellement en exploitation (procédures de secours par exemple).

Il est exigé après une visite de grand entretien ou une réparation importante consécutive à un accident, (sauf si une dispense a été obtenue lors de l'approbation de la réparation ou encore dans le cadre d'un entretien progressif) ou à l'aboutissement d'un cycle complet d'opérations de grand entretien.

Vol de contrôle réduit

Un vol de contrôle réduit ne comprend que la vérification de certaines fonctions des systèmes de l'aéronef qui sont liées directement ou indirectement aux travaux effectués. Un vol de contrôle réduit est exigé lorsque, à l'issue d'une opération d'entretien, les vérifications au sol ne permettent pas de s'assurer du fonctionnement satisfaisant de l'avion, notamment :

1. Lors d'une intervention sur les commandes de vol, sauf dispense, après démonstration prévue au manuel d'entretien ;
2. Lorsqu'après une modification ou une réparation de l'aéronef, la nécessité d'effectuer un vol de contrôle est précisée dans le dossier de la modification ou de la réparation approuvée.

CONDITIONS DES VOLS DE CONTROLE

Le vol de contrôle doit être effectué dans les conditions suivantes :

1. Les conditions météorologiques doivent être et rester supérieures aux minimums attachés au tour de piste à vue sur l'aérodrome considéré pendant toute la durée du vol.
2. Toutes les manœuvres de contrôle doivent être exécutées en conditions VMC.
3. La masse au décollage ne doit en aucun cas excéder la masse maximale à l'atterrissage sauf dans le cas d'essai des ballasts.

PROGRAMME DES VOLS DE CONTROLE

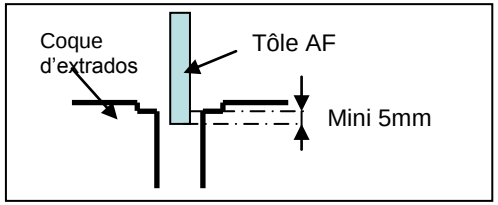
VOL DE CONTROLE				
Type aéronef :……..	Immatriculation :……..	N° série :……....	Date :……/……../……	
Masse : ……kg	Centrage : ……..%	Vent : ……°/…..... kt	QFU :……..°	QNH : …….hpa
QFE bord : ……hpa	QFE tour : ……hpa	Nom pilote :……	Signature :……	

ACTION	OBJECTIF	CONSTATE
ALIGNE SUR LA PISTE		
Compas magnétique	Concordance avec QFU + ou – 5°	……..
Altimètre	Concordance avec QFE + ou – 2mb	……..
Système de remorquage	Essais de largage satisfaisants	……..
☐ Remorqué ☐ Treuillé		
VOL REMORQUE (montée à Zp 1000 m au dessus de la couche turbulente)		Heure décollage : …… Zi largage : ……
Installation anémométrique Av	Concordance avec les valeurs avion	100/130/150 :…..…/……/……..
Installation anémométrique Ar	Concordance avec les valeurs avion	100/130/150 :….. /……/……
Compensateur de profondeur	Equilibre satisfaisant	……..
Evolutions derrière le remorqueur	Retour possible en position après s'en être écarté	<20daN……
Largage câble (et rentrée train)	Manœuvre aisée	<20daN……...
BASSES VITESSES Contrôle d'efficacité des gouvernes	Bonne aux 3 axes jusqu'à Vs0 et Vs1	……..
DECROCHAGES STATIQUES Configuration lisse Configuration atterrissage (AF)	Env. ….. km/h à …… kg (vide) ….. km/h à …… kg (ballast) Env. …... km/h à ….. kg (vide) …… km/h à ….. kg (ballast)	…… …… …… ……

VOL DE CONTROLE (suite)		
ACTION	**OBJECTIF**	**CONSTATE**
MANŒUVRES DE TRAIN	Bon fonctionnement, effets normaux Verrouillages « train rentré » et « train sorti » Efficace jusqu'à Vlo = …… km/h	……..
GRANDES VITESSES **En configuration lisse** Sollicitation des gouvernes	Bon amortissement aux 3 axes	……..……
Braquage max.autorisé jusqu'à Va = …… km/h	Pas de tendance oscillations entretenues ou à vibrations	……..
1/3 du braquage max.autorisé de Va = …… km/h à VNE=…….km/h	Pas d'aspiration du chapeau d'A.F.	……..
	Atteindre VNE en air calme	……..
AEROFREINS SORTIS De Va à VNE effectuer plusieurs sorties AF, avec rentrée 0,75 VNE **Attention au contrôle du planeur lors du déverrouillage**	Rentrée possible jusqu'à ….. km/h Effort < = 20 DaN	……..
AU COURS DU VOL Instruments de bord fondamentaux	Bon fonctionnement qualificatif, pas de buée sur les verres, pas d'influence des circuits électriques (batterie, pile) sur le compas magnétique.	……..
Instruments particuliers en option	Vérification qualitative des fonctions	……..
Verrière	Bonne étanchéité, pas de bruit aérodynamique	……..
Aérateurs cabine	Dosage, efficacité et répartition correcte Bien étanche sur fermé	……..
Retour terrain Approche	Vi recommandé AF sortis = …… km/h	……..
Atterrissage, frein de roue	Bonne efficacité, bien progressif	……

N°	TC	PP	TACHES D'ENTRETIEN	VA	VISA 1	VISA 2
100			**SR PLANEUR MONTE, ETAT DES JONCTIONS, APPRECIATION DES JEUX MECANIQUES**			
			- Attaches voilure, empennages	☐		
			- Jeu des axes et des fixations des ferrures principales (effectuer des sollicitations manuelles aux extrémités).	☐		
			- Timonerie de profondeur, direction, gauchissement, aérofreins (gouvernes maintenues, effectuer des sollicitations manuelles sur les commandes du poste de pilotage).	☐		
200			**ETAT DES REVETEMENTS.**			
			- Etat de la peau (en particulier sur toutes les zones sensibles à des dégâts dus à des manutentions (intrados voilure, empennages horizontal, vertical, sous le fuselage)	☐		
			- Etat mécanique des revêtements travaillant (par recherche visuelle et au toucher, détecter les trous, les enfoncements locaux, les lignes de fissuration, les zones striées par délaminage).	☐		
			- Etat des carénages de raccordement (emplanture ailes et empennages). Criques, fissures, accrochage défectueux.	☐		
			- Sous le fuselage	☐		
			- Aux nervures d'emplantures des ailes (caissons bord de fuite)	☐		
			- Sur les gouvernes et le plan fixe d'empennage	☐		
300			**VERRIERE**			
			- Etat du plexiglas - criques, perte de transparence.	☐		
			- Etat des fenêtres, glissières, volet d'aération. Vérifier bon fonctionnement.	☐		

N°	TC	PP	TACHES D'ENTRETIEN	VA	VISA 1	VISA 2
			- Etat de l'armature - déformation charnière et fixations	☐		
			- Vérifier le fonctionnement correct du système d'ouverture/fermeture et de verrouillage	☐		
			Apprécier l'étanchéité verrière fermée	☐		
			- Vérifier le fonctionnement correct du système de largage détresse par une manœuvre simulée	☐		
400			**POSTE DE PILOTAGE**			
			Propreté générale, plancher et partie avant	☐		
			Etat du siège, de ses fixations et des dispositifs de réglage	☐		
			Examen des harnais, état des sangles (propreté, déchirures, coutures) et des attaches sur la structure, bon fonctionnement de la boucle et des tendeurs coulissants (déformation, oxydation).	☐		
			Etat du dispositif de ventilation et de sa commande.	☐		
			Fonctionnement du réglage palonniers et graissage du système de verrouillage et de la glissière.	☐		
			Etat du câble de frein de roue et de la commande, réglage	☐		
			Fonctionnement commandes de vidange ballast, état des câbles	☐		
			Etat de l'ensemble des poignées de commande, Bien vérifier le collage des poignées plastiques (manche, commande AF, commande train atterrissage) sur leur support Conformité des couleurs avec la norme (manuel de vol section 2)	☐		

N°	TC	PP	TACHES D'ENTRETIEN	VA	VISA 1	VISA 2
500			**GOUVERNES (Gauchissement, profondeur, direction, aérofreins)**			
			Appréciation de la liberté de débattement, frottement, points durs, jeux, graissage.	☐		
			Aérofreins : Appréciation des efforts de verrouillage et de déverrouillage, état des articulations, déformations	☐		
			Contrôle des butées d'aérofrein formées par l'extrémité du caisson d'aérofreins: (en pleine ouverture AF, la tôle d'AF doit se situer à 5mm minimum à l'intérieur du caisson (voir MSB 306.31) 	☐		
	Tache Critique	Pilote Propriétaire	Si l'inspection révèle une usure importante des butées, celles-ci doivent-être réparées avant le prochain vol (voir MSB 306.31)	☐		
	Tache Critique	Pilote Propriétaire	Nota : En cas de remplacement, peinture, réparation des gouvernes, vérifier l'équilibrage (Voir manuel d'entretien poids et moments des gouvernes page 9)	☐		

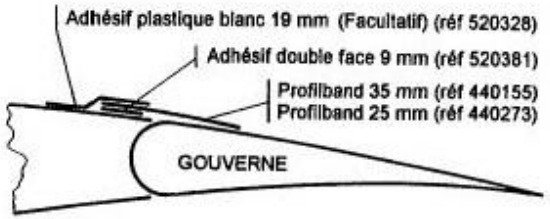
N°	TC	PP	TACHES D'ENTRETIEN	VA	VISA 1	VISA 2
			Après un éventuel remontage des ailerons ou de la gouverne de profondeur, étanchéifier les charnières comme indiqué ci-dessous :			

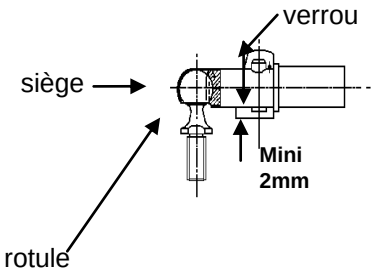
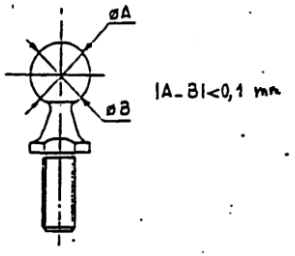
Ailerons	Extrados	Adhésif toilé 38mm ou Profilband 35mm
Profondeur	Extrados et intrados	Profilband 35mm
Direction (facultatif)	Droite et gauche	Profilband 25 ou 35mm

Tache Critique — Pilote Propriétaire

Mise en place adhésif toilé : utiliser un ruban adhésif toilé blanc de qualité Tesaband 651 de largeur 38 mm (ref 520074). Veillez à ce que le ruban, une fois collé, ne limite pas le débattement. Pour cela, appliquer d'abord la bande sur la partie fixe extrados, puis, la gouverne étant débranchée et braquée à fond vers le bas, l'appliquer en creux dans la rainure avec le doigt et ensuite sur la gouverne.

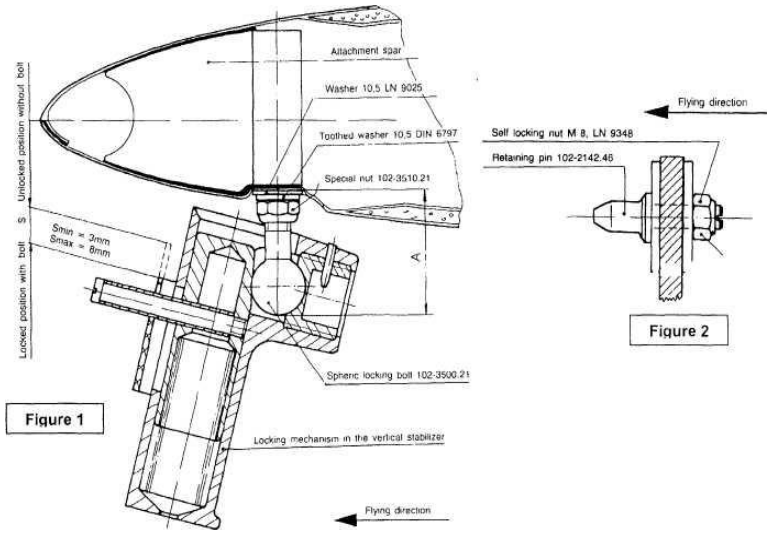
Mise en place du Profilband :


Adhésif plastique blanc 19 mm (Facultatif) (réf 520328)
Adhésif double face 9 mm (réf 520381)
Profilband 35 mm (réf 440155)
Profilband 25 mm (réf 440273)
GOUVERNE

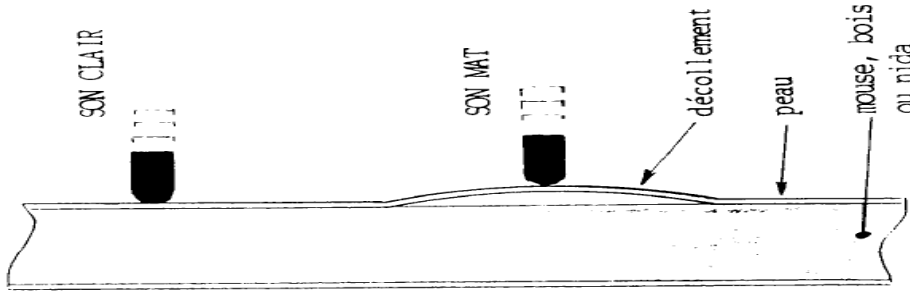
N°	TC	PP	TACHES D'ENTRETIEN	VA	VISA 1	VISA 2
600			**TIMONERIE** comprenant les 3 commandes principales, gauchissement, profondeur, direction, aérofreins, compensateur, crochets, etc.			
			Examen visuel du manche et du palonnier (criques, déformations, jeu)	☐		
			Examen, nettoyage, graissage des renvois, guignols, axes, supports, rotules, roulements, bielles, dispositifs coulissants, corde à piano, etc.	☐		
	Tache Critique	Pilote Propriétaire	Dépose , réparation si nécessaire d'un des éléments précédents	☐		
			Evaluer l'usure des prises rapides l'Hôtellier 1) Mesurer le dépassement de la partie inférieure du verrou de la prise comme indiqué sur la figure ci-dessous qui devra être supérieur à 2mm.  2) Mesurer l'ovalisation de la partie mâle (rotule). La différence de diamètre doit être <= à 0,1mm 	☐		
	Tache Critique	Pilote Propriétaire	Remplacer les parties mâle et femelle de la prise pour une usure mesurée au verrou supérieure à 2mm (voir 1) ou une ovalisation supérieure à 0,1mm (voir 2)	☐		

N°	TC	PP	TACHES D'ENTRETIEN	VA	VISA 1	VISA 2
			Câbles (largage, réglage palonniers…) : Examen visuel. Remplacement si nécessaire.	☐		
			Câbles de palonniers : remplacer les câbles qui présentent des traces d'usure ou de corrosion	☐		
700			**CROCHETS DE LANCEMENT**			
			- Nettoyage sur planeur et graissage du crochet selon recommandation du fabricant	☐		
			- Vérifier le fonctionnement correct pleine ouverture – tension du câble – état des poignées.	☐		
			- Appréciation de l'effort de largage.	☐		
			NOTA : les crochets de marque "TOST" devront être révisés périodiquement. Remplacement tous les 2000 lancers.			
800			**ATTERRISSEURS**			
			Vérification extérieure et nettoyage du compartiment de la roue	☐		
			Graissage de l'atterrisseur	☐		
			Vérifier l'usure du pneu et gonflage (2,5 bars)	☐		
			Etat du support de roue, du dispositif de relevage, des verrouillages haut et bas, du ressort de rappel,	☐		
			Etat des trappes, des charnières et fixations	☐		
			Etat des sandows de fermeture des trappes	☐		
			Etat du frein de roue, usure, efficacité	☐		

N°	TC	PP	TACHES D'ENTRETIEN	VA	VISA 1	VISA 2
			Vérification de la roue : criques, corrosion	☐		
			SABOT DE QUEUE Examen du collage de la béquille caoutchouc	☐		
900			**STRUCTURE**			
			Examen de la structure interne du planeur, et en particulier des éléments vitaux et des parties localement sujettes à des avaries	☐		
			Longerons de voilure, notamment au niveau de l'interface du bobinage d'emplanture et des âmes en contre-plaqué (contrôle par percussion).	☐		
			Bord d'attaque de voilure	☐		
			Caissons de voilure	☐		
			Attaches de voilure	☐		
			Etat des saumons d'ailes	☐		
			Longerons et caissons d'empennages	☐		

N°	TC	PP	TACHES D'ENTRETIEN	VA	VISA 1	VISA 2
			Attaches des empennages : Empennage horizontal selon modèle : (**TM 306-38)** Appréciation des jeux et usure des fixations avant (boulon sphérique figure 1) et arrière (ferrure et pions de centrage de l'empennage horizontal figure 2.)  Figure 1 Figure 2	☐		
	Tache Critique	Pilote Propriétaire	Démonter et contrôler le pion sphérique pour détection de criques (**voir procédure de démontage dans le TM 306-38** Remise en place du pion contrôlé Après remontage, Vérifier l'angle de calage de l'empennage suivant manuel de vol.	☐		

N°	TC	PP	TACHES D'ENTRETIEN	VA	VISA 1	VISA 2
			Remplacer le boulon sphérique (102-3500-21) et les pions de centrage (102-2142.46) hors tolérances et tous les 10 ans ou 1000 lancers (à la 1ère échéance) (voir MSB 308-38/1 et 306-38/2)	☐		
			Partie arrière et partie basse du fuselage	☐		
			Caisson de fuselage supportant la voilure	☐		
			Ensemble de structure cockpit, sièges, bordure, verrières, cloisons, support de frein	☐		
			Dans les structures plastiques verre/résine			
			Fixité des inserts métalliques (en effectuant des pressions pour essayer de détecter un ébranlement.	☐		
			Zones striées (visuel ou au toucher) par délaminage	☐		
			Adhérence des renforts internes	☐		
			Dans les pièces mécaniques (axes d'attache)			
			Evaluation des jeux	☐		
			Marquage, martelage, corrosion	☐		

N°	TC	PP	TACHES D'ENTRETIEN	VA	VISA 1	VISA 2
	Tache Critique	Pilote Propriétaire	NOTA :Contrôle par percussion (effectué par une main d'œuvre exercée) - Tapoter toute la surface à l'aide d'une pièce de monnaie, tige métallique à bout arrondi, etc… - Analyser le son rendu par le choc. Son clair : le collage est bon Son mat ou étouffé: le collage est défectueux ou nul 	☐		
1000			**WATER BALLAST (selon modèle)**			
			Inspection du collage des tuyaux de water-ballast sur le fuselage **(TM RO 003 /AD EU 2010-0053/1 du 05/05/2010)** 	☐		

N°	TC	PP	TACHES D'ENTRETIEN	VA	VISA 1	VISA 2
			Inspection du collage des tuyaux de water-ballast sur le fuselage: Si défectueux une réparation s'impose.	☐		
1100			**INSTRUMENTS DE BORD**			
			- Présence des instruments indispensables. - Anémomètre (marquage des vitesses limites cf. manuel de vol) - Altimètre, compas magnétique, indicateur de dérapage, ..variomètre.	☐		
			- Propreté des prises statiques et de la prise totale.	☐		
			- Etat des tuyauteries et vérification de l'absence de corps étrangers à l'intérieur (eau, sable, terre).	☐		
			- Vérification de l'altimètre par affichage du QFE.	☐		
1200			**PLAQUETTES ET MARQUES**			
			- Présence et lisibilité dans le poste de pilotage : Plaquettes indicatrices ou pictogramme. Plaquettes de limitation d'emploi.	☐		
			- Présence et lisibilité des marques extérieures : Pression pneu, immatriculation.	☐		
1300			**RADIO VHF DE BORD**			
			-Vérification des câblages et des prises de raccordement.	☐		
			-Fixations du poste, bon fonctionnement général.	☐		
1400			**VERIFICATION GENERALE DE FIN DE TRAVAUX D'ENTRETIEN**			
			- Vérifier l'absence d'outils, équipements et autres pièces ou matériel étranger à l'aéronef et que tous lespanneaux déposés ont été réinstallés.	☐		

N°	TC	PP	TACHES D'ENTRETIEN	VA	VISA 1	VISA 2
1500			**REGLEMENTATION**			
			- Relevé de l'application des modifications obligatoires et/ ou facultatives.	☐		
			- Relevé de l'application des bulletins de service .	☐		
			- Relevé de l'application des consignes de navigabilité (toujours obligatoires). *Nota : ce paragraphe est mis à jour au fur et à mesure de la parution de la règlementation obligatoire.*	☐		
1600			**CONTROLE FINAL POUR APRS**			
			Constitution du dossier de visite	☐		
			Mise à jour du carnet de route	☐		
			Contrôle final des tâches critiques	☐		
			Approbation pour remise en service	☐		

NOTE PRATIQUE : La photocopie des tableaux de la section VI peut constituer le dossier d'enregistrement de l'opération d'entretien dès lors que les visas requis ont été apposés.
Cette opération pourra être clôturée au moyen de la fiche ci-après

FICHE DE CLOTURE D'OPERATION DE MAINTENANCE	
TYPE / MODELE DE L'AERONEF :**GROB G102**	
IMMATRICULATION :**F-CEXK**	NBRE HEURES DE VOLS :……
N° DE SERIE :**1535**	NBRE DE LANCERS :……
TYPE D'OPERATION EFFECTUEE (cocher)	☐VA
DEFAUTS CONSTATES ET CORRIGES :	
ELEMENTS REMPLACES / FORM 1 :	
CN / AD APPLIQUEES :	
AUTRES DEFAUTS (REPORTES) :	
DATE DE DELIVRANCE DE L'APRS :……	NOM DE L'INTERVENANT HABILITE :……
	SIGNATURE :……